Deutscher Bundestag
18. Wahlperiode

Drucksache 18/11534
(zu Drucksache 18/11300)
15.03.2017

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Unterrichtung
durch die Bundesregierung

Entwurf eines ... Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes
– Drucksache 18/11300 –

Stellungnahme des Bundesrates und Gegenäußerung der Bundesregierung

Stellungnahme des Bundesrates

Der Bundesrat hat in seiner 954. Sitzung am 10. März 2017 beschlossen, zu dem Gesetzentwurf gemäß Artikel 76 Absatz 2 des Grundgesetzes wie folgt Stellung zu nehmen:

Zum Gesetzentwurf insgesamt

1. Der Bundesrat begrüßt die Initiative des Bundes, die Rechtsgrundlagen für das hoch- und vollautomatisierte Fahren zu schaffen. Um die Akzeptanz der Fahrzeugführerinnen und -führer zu schaffen, sind eindeutige Regelungen insbesondere zu den Fragen der Verantwortlichkeit und der Haftung unentbehrlich. Auch für die Automobilindustrie werden klare Festlegungen erforderlich, um den Rahmen des Zulässigen eindeutig festzulegen. Nur so ist es den Unternehmen möglich, die ausreichende Planungssicherheit für die weiteren technischen Entwicklungen zu gewinnen. Schließlich sind die Fragen der Kontrolle und der Haftung auch für die Polizei, die Verkehrsbehörden sowie letztlich auch für die Versicherungswirtschaft von erheblicher Bedeutung. Insoweit kann mit einem Gesetz die ausreichende Grundlage für diesen offenkundigen Regelungsbedarf geschaffen werden.

   Der vorgelegte Gesetzentwurf bildet nach Auffassung des Bundesrates aber keine ausreichende Grundlage für die rechtlich sichere wie auch wirtschaftliche Nutzung der Technologie. Das hoch- und vollautomatisierte Fahren steht in Teilen (Autobahnbetrieb, Parkvorgänge, "gepooltes" Fahren) vor der Einführung. Es wird dabei von Seite der Wirtschaft (Fuhrunternehmen, ÖPNV-Betreiber, Taxi-Verkehre) als wesentliche Option zur Senkung der

Betriebskosten gesehen. Entsprechend müssen die rechtlichen und technischen Voraussetzungen für das Inverkehrbringen von solchen Fahrzeugen klar definiert sein. Dies gilt auch für die datenschutzrechtlichen Vorgaben.

2. Außerdem bleiben die berechtigten Interessen der Verbraucherinnen und Verbraucher weitgehend unberücksichtigt. Für die Rechtssicherheit beim Einsatz automatisierter und vernetzter Fahrzeuge bedarf es zudem einer weitergehenden Prüfung, welche Verordnungen und Gesetze über das Straßenverkehrsgesetz (StVG) hinaus zu ändern sind.

Begründung:

Die technischen Systeme, die den Fahrer/die Fahrerin bei der Fahrzeugführung unterstützen, haben sich kontinuierlich weiterentwickelt. Insofern ist grundsätzlich zu begrüßen, dass mit dem vorliegenden Gesetzentwurf gesetzliche Rahmenbedingungen geschaffen werden, die Rechtssicherheit für Verbraucherinnen und Verbraucher herstellen sollen.

Das sogenannte automatisierte Fahren verspricht für Verbraucherinnen und Verbraucher mehr Komfort beim Autofahren und Zeitgewinn für andere Tätigkeiten. Gleichzeitig überwiegen nach einer repräsentativen Umfrage des Verbraucherzentrale Bundesverbands e.V. (vzbv) im April 2016 bei Zweidrittel der Verbraucherinnen und Verbraucher Bedenken gegenüber fahrerlosen Fahren, insbesondere sorgen sich 63 Prozent auf Grund von Haftungsfragen und Datenschutz. Diesen Bedenken wird der vorliegende Gesetzentwurf nicht gerecht, sondern will Verbraucherinnen und Verbraucher Anwendungsfragen im Einzelfall selbst entscheiden lassen.

Bei der Digitalisierung des Kraftfahrzeugverkehrs müssen nicht zuletzt aus rechtsystematischen Gründen weitere Gesetze und Verordnungen geändert werden. Beispielsweise müssten in die Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) für die Zulassung/Typengenehmigungen von Fahrzeugen neben Parametern zur Verkehrssicherheit auch die Anforderungen an die Gewährleistung der Datensicherheit von hoch- und vollautomatisierten Fahrsystemen aufgenommen werden, da mit der zunehmenden Automatisierung und Vernetzung der Fahrzeuge auch immer die Fragen nach dem Umgang mit personenbezogenen Daten der Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer in den Vordergrund rücken wird.

Um einen effektiven Daten- und Verbraucherschutz gewährleisten zu können, muss daher die Einhaltung festgelegter gesetzlicher Mindeststandards von Datenschutz und Datensicherheit bereits Voraussetzung für die Zulassung von Fahrzeugen sein. Die dazu notwendigen Verordnungen sollten gleichzeitig mit der Änderung des Straßenverkehrsgesetzes erlassen werden.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

3. Der Gesetzentwurf lässt diese notwendigen klaren Regelungen vermissen. Der Bundesrat sieht auch kritisch, dass die noch bestehenden Risiken in hohem Maß auf den Fahrzeugführer abgewälzt werden. Er hält eine grundlegende Überarbeitung des Gesetzentwurfs für erforderlich.

4. Zu Artikel 1 Nummer 1 (§ 1a StVG)

   Der Bundesrat bittet, im weiteren Gesetzgebungsverfahren eine umfassende Überarbeitung der Regelungen zum zulässigen Betrieb von Kraftfahrzeugen mit hoch- oder vollautomatisierter Fahrfunktion sowie zu den vorzuschreibenden Systemvoraussetzungen solcher Fahrzeuge zu prüfen, insbesondere unter folgenden Gesichtspunkten:

   a) Der Verweis in Absatz 1 auf die "bestimmungsgemäße" Funktion soll nach der Gesetzesbegründung klarstellen, dass der Betrieb hoch- oder vollautomatisierter Fahrfunktionen zulässig ist, soweit sie bestimmungsgemäß verwendet werden. Demnach wird hiermit unmittelbar auf das Bezug genommen, was die Hersteller in den Betriebsanleitungen festgelegt haben und was nach den internationalen technischen Regelungen genehmigt wurde.

      Das bedeutet im Ergebnis, dass den Herstellern die Freiheit eingeräumt wird, den bestimmungsgemäßen Gebrauch zu definieren. Da daran unmittelbare Haftungsfragen geknüpft sind, erscheint das zumindest sehr bedenklich. Es fehlt an klaren Vorgaben, welche Anforderungen an diese Herstellerangaben zu stellen sind. Es wird dann in Absatz 4 auf die internationalen Vorschriften verwiesen. Diese liegen aber bisher nicht vor, so dass eine Bezugnahme auf unbekannte Regelwerke erfolgt.

      Aus Gründen der Rechtssicherheit sollte der Begriff der "bestimmungsgemäßen Verwendung" im Gesetz klar definiert werden.

   b) Es empfiehlt sich die Prüfung, ob und wie gegebenenfalls zu normieren ist, in welcher Form die Vorgaben des Herstellers zur Verwendungsbestimmung verbindlich erfolgen müssen und auf welche Vorgaben des

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Herstellers der Fahrzeugführer sich - als technischer Laie - verlassen darf.

c) Überdacht werden sollte, ob die Regelung, unter welchen Voraussetzungen eine hoch- oder vollautomatisierte Fahrfunktion verwendet werden darf, systematisch nicht besser - möglicherweise auch als Verbotstatbestand - in die StVO passt.

d) Im Hinblick auf die enormen Risiken eines nicht ausgereiften automatisierten Fahrsystems oder der falschen Verwendung automatisierter Fahrfunktionen sollte geprüft werden, ob nicht bereits die Zulassung im Sinne des § 1 StVG entsprechender Fahrzeuge zur Teilnahme am Straßenverkehr von der Einhaltung der in § 1a Absatz 2 und Absatz 4 Nummer 2 StVG-E aufgelisteten Voraussetzungen abhängig sein muss.

e) Es sollte erwogen werden, die in § 1a Absatz 2 und 4 Nummer 2 StVG-E enthaltenen Anforderungen zur besseren Verständlichkeit in einem Absatz zusammenzufassen.

f) Es sollte überdacht werden, in § 1a Absatz 2 Nummer 3 StVG-E die Möglichkeiten der jederzeitigen manuellen Übersteuerung und Deaktivierung (zur Klarstellung) kumulativ - und nicht wie in der Formulierung des Gesetzentwurfs vorgesehen nur alternativ - vorauszusetzen.

g) Es sollte erwogen werden, die verschiedenen Möglichkeiten in § 1a Absatz 2 Nummer 5 StVG-E, den Fahrzeugführer auf das Erfordernis der eigenhändigen Fahrzeugsteuerung hinzuweisen, (zur Klarstellung) kumulativ vorzuschreiben, um zu verhindern, dass der Fahrzeugführer aufgrund möglicher Ablenkung ein einzelnes Warnsignal nicht wahrnimmt.

h) Die Festlegung in Absatz 3, dass auch derjenige Fahrzeugführer bleibt, der das System benutzt, ist insoweit bedenklich, als das hiermit quasi die Haftung stets beim verantwortlichen Fahrzeugführer verbleibt. Hier ist in keiner Weise die Produkthaftung der Hersteller berücksichtigt.

i) § 1a Absatz 4 Nummer 1 StVG-E dürfte als rein klarstellende Regelung entbehrlich sein.

Begründung:

Zu Buchstabe a

§ 1a Absatz 1 StVG-E erklärt den Betrieb eines Kraftfahrzeugs mittels hoch- oder vollautomatisierter Fahrfunktion für zulässig, wenn die Funktion

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

"bestimmungsgemäß verwendet" wird. Der Begriff der bestimmungsgemäßen Verwendung wird im Gesetzestext allerdings nicht definiert. Der Begründung des Gesetzentwurfs lässt sich zwar entnehmen, dass es insoweit auf die Vorgaben des Fahrzeugherstellers ankommt, in welchen Verkehrssituationen die hoch- oder vollautomatisierte Fahrfunktion eingesetzt werden kann. Aus Gründen der Rechtssicherheit sollte der Begriff der "bestimmungsgemäßen Verwendung" im Gesetz jedoch klar definiert werden. Dies gilt auch im Hinblick auf § 1b Nummer 2 StVG-E, der bei der Normierung der Pflichten des Fahrzeugführers ebenfalls an den Begriff der bestimmungsgemäßen Verwendung anknüpft.

Zu Buchstabe b

Da der Fahrzeugführer sich nach der Konzeption des § 1a StVG-E vor Verwendung der hoch- oder vollautomatisierten Fahrfunktion darüber informieren muss, in welchen Situationen er sie nutzen darf, und zugleich sicherzustellen hat, dass diese Voraussetzungen bei Aktivierung der Fahrfunktion vorliegen, sollte er wissen, wo er die verbindlichen Vorgaben des Herstellers hierzu finden kann und auf welche Vorgaben des Herstellers er sich - als technischer Laie - verlassen darf.

Zu Buchstabe d

§ 1a Absatz 2 normiert in Verbindung mit Absatz 4 Nummer 2 StVG-E, welche technischen Anforderungen ein Kraftfahrzeug mit hoch- oder vollautomatisierter Fahrfunktion im Sinne des Straßenverkehrsgesetzes erfüllen muss, damit es nach Absatz 1 mittels der hoch- oder vollautomatisierten Fahrfunktion bestimmungsgemäß betrieben werden darf. Der Aufzählung der Systemanforderungen in § 1a Absatz 2 StVG-E, die nach dessen Absatz 4 Nummer 2 durch internationale Vorschriften hinterlegt sein müssen, liegt nach der Begründung des Gesetzentwurfs und der Ausgestaltung des § 1b StVG-E die Überlegung zugrunde, dass der Betrieb eines Kraftfahrzeugs mittels hoch- oder vollautomatisierter Fahrfunktion nur und erst dann zulässig sein soll, wenn das jeweilige System so ausgereift ist, dass der Fahrzeugführer von seinen Fahraufgaben einschließlich der Überwachung der Straßen-, Witterungs-, Sicht- und Verkehrsverhältnisse sowie der Einhaltung der Verkehrsvorschriften weitgehend entbunden werden und sich auf das System - begrenzt durch § 1b StVG-E - verlassen kann. Nach der Konzeption des Gesetzentwurfs ist allerdings nicht klar erkennbar, ob beziehungsweise an welche besonderen Voraussetzungen bereits die Zulassung nach § 1 StVG eines Kraftfahrzeugs, das mit einem hoch- oder vollautomatisierten Fahrsystem ausgestattet ist, gebunden ist. In der Begründung des Gesetzentwurfs heißt es, dass die Zulassung im Sinne des § 1 StVG von Fahrzeugen mit hoch- oder vollautomatisierter Fahrfunktion nicht unter der Bedingung steht, dass bereits internationale Vorschriften zur hoch- oder vollautomatisierten Fahrfunktion vorliegen. Im Hinblick auf die enormen Risiken eines nicht ausgereiften automatisierten Fahrsystems oder der falschen Verwendung automatisierter Fahrfunktionen sollte geprüft werden, ob nicht bereits die Zulassung im Sinne des § 1 StVG entsprechender Fahrzeuge zur Teilnahme am Straßenverkehr von der Einhaltung der in § 1a Absatz 2 und 4 Nummer 2 StVG-E aufgelisteten Voraussetzungen abhängig sein muss. Andernfalls läge es allein oder jedenfalls

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

maßgeblich in der Verantwortung des jeweiligen Fahrzeugführers zu prüfen, ob das System die Voraussetzungen des § 1a Absatz 2 und 4 Nummer 2 StVG-E erfüllt, bevor er die Funktion - des mit dieser Ausstattung zugelassenen Fahrzeugs - nutzen kann.

Zu Buchstabe i

§ 1a Absatz 4 Nummer 1 StVG-E soll nach der Begründung des Gesetzentwurfs lediglich klarstellen, dass auch Fahrzeuge mit hoch- oder vollautomatisierter Fahrfunktion die in § 1 Absatz 1 StVG vorgesehenen Zulassungsvoraussetzungen erfüllen müssen, also u. a. einer Betriebserlaubnis, Einzelgenehmigung oder Typgenehmigung bedürfen. Die Klarstellung dürfte entbehrlich sein.

Zu Buchstabe c, e, f, g, h kann von einer weiteren Begründung abgesehen werden.

5. Zu Artikel 1 Nummer 1 (§ 1b StVG)

Der Bundesrat bittet, im weiteren Gesetzgebungsverfahren unmittelbar im Gesetzestext - etwa durch die Einfügung von Regelbeispielen - zu konkretisieren, wann offensichtliche Umstände vorliegen, anhand derer Fahrzeugführerinnen und Fahrzeugführer erkennen müssen, dass die Voraussetzungen für eine bestimmungsgemäße Verwendung der hoch- oder vollautomatisierten Fahrfunktionen nicht mehr vorliegen. In diesem Zusammenhang bittet der Bundesrat auch um Prüfung, ob nicht eine Konkretisierung angezeigt ist, was Fahrzeugführerinnen und Fahrzeugführer bei einem Einsatz von hoch- und vollautomatisierten Fahrsystemen in Abhängigkeit vom Automatisierungsgrad des Kraftfahrzeuges tun dürfen und lassen müssen.

Begründung:

In § 1b Nummer 2 StVG-E wird darauf abgestellt, dass die Fahrzeugsteuerung wieder übernommen werden muss, wenn der Fahrzeugführer "auf Grund offensichtlicher Umstände erkennen muss, dass die Voraussetzungen für eine bestimmungsgemäße Verwendung (…) nicht mehr vorliegen". Dabei bleibt unklar, wann offensichtliche Umstände vorliegen, weil nicht geregelt wird, welchen Grad an Aufmerksamkeit Fahrzeugführerinnen und Fahrzeugführer beim Einsatz von hoch- und vollautomatisierten Fahrsystemen an den Tag zu legen haben. Müssen sie Fahrverhalten und Verkehr die ganze Zeit überwachen, auch wenn das System fährt? Dann sind schon Umstände offensichtlich wie beispielsweise nicht rechtzeitig erkannte Verkehrszeichen und dadurch bedingte Geschwindigkeitsüberschreitungen. Müssen Fahrver-

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

halten und Verkehr nur teilweise überwacht werden, dann sind zum Beispiel erst Umstände wie plötzlicher Schneefall offensichtlich. Wenn aber Fahrzeugführerinnen und Fahrzeugführer sich für die Dauer des hoch- oder vollautomatisierten Fahrens vom Fahrgeschehen gänzlich abwenden dürften, wären erst Umstände offensichtlich wie das Blinken sämtlicher Warnleuchten im Fahrzeug. Anhand dieser Beispiele wird deutlich, dass es sich empfehlen dürfte, konkret zu regeln, welche fahrfremden Tätigkeiten bei der Nutzung von hoch- und vollautomatisierten Systemen im Straßenverkehr auf öffentlichen Straßen erlaubt sind. So muss beispielsweise auch die Frage geklärt werden, ob Fahrzeugführerinnen und Fahrzeugführer ihre Handys beim Einsatz eines automatisierten Fahrsystem nutzen dürfen oder ob sie insoweit weiterhin ordnungswidrig im Sinne des § 24 StVG in Verbindung mit § 23 Absatz 1a und § 49 Absatz 1 Nummer 22 StVO handeln.

6. Zu Artikel 1 Nummer 1 (§ 1b StVG)

Der Bundesrat gibt hinsichtlich der Ausgestaltung des Pflichtenkatalogs des Fahrzeugführers in § 1b StVG-E Folgendes zu bedenken:

a) Es sollte überdacht werden, ob die Normierung der Pflichten des Fahrzeugführers bei Nutzung automatisierter Fahrfunktionen systematisch in das StVG passt. Es wäre stattdessen zu erwägen, eine entsprechende Vorschrift in die StVO aufzunehmen.

b) Es fehlt an einer eindeutigen Definition, wann genau die Übernahme der Fahrzeugsteuerung erfolgen muss und in welcher Weise die Übernahmeaufforderung erfolgt. Die Begriffe "unverzüglich" oder "rechtzeitig" sind zu weich definiert. Mindestmaß müsste hier die Adaptionsgeschwindigkeit oder Reaktionsgeschwindigkeit des Menschen sein, die mit 1,5 bis 2 Sekunden (zuzüglich eines Sicherheitszuschlages) anzusetzen ist.

Es ist festzulegen, dass die Systeme vorwarnen müssten und erst nach tatsächlicher Übernahme endgültig an den Fahrzeugführer übergeben.

c) Es ist schließlich zu prüfen, ob der abschließend formulierte Pflichtenkatalog zur Wiederübernahme der Steuerung in § 1b StVG-E zu ergänzen ist, zum Beispiel für den Fall, dass der Fahrzeugführer erkennt oder (auf Grund offensichtlicher Umstände) erkennen muss, dass die Übernahme der Fahrzeugsteuerung durch ihn zur Abwehr einer gegenwärtigen Gefahr erforderlich ist. Denn es kann letztlich nicht nur auf die Frage ankommen, ob die Voraussetzungen der bestimmungsgemäßen Verwendung (zum Beispiel Nutzung beschränkt auf die Autobahn) nicht mehr vorliegen.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Vielmehr kann auch im Rahmen bestimmungsgemäßer Verwendung eine Gefahrensituation eintreten, welche das System nicht ohne Eingreifen des Fahrzeugführers abzuwenden vermag.

Es wird darum gebeten, die vorstehenden Ausführungen im weiteren Gesetzgebungsverfahren zu berücksichtigen.

7. Zu Artikel 1 Nummer 1 (§ 1c StVG)

Der Bundesrat begrüßt die in § 1c StVG-E vorgesehene Evaluierung. Er bittet darum, diese auf den gesamten Gesetzentwurf und die Folgen für Verbraucherinnen und Verbraucher auszudehnen. Er hält insbesondere auch die Untersuchung von Auswirkungen auf die Vertragsgestaltung durch Versicherungsdienstleister für erforderlich. Eine entsprechende Bewertung sollte erfolgen, bevor es zu einer relevanten Marktdurchdringung und einer breiten Nutzung hoch- und vollautomatisierter Fahrsysteme kommt. Die Evaluierung soll der Öffentlichkeit zur Verfügung gestellt werden.

Begründung:

Die vorgesehene Evaluierung wird begrüßt. Sie sollte sich jedoch auf den gesamten Regelungsrahmen, und nicht nur ausgewählte Bereiche beziehen. Insbesondere die Regelungen zur Datenverarbeitung und deren Auswirkungen auf Verbraucherinnen und Verbraucher bedürfen der Evaluierung.

8. Zu Artikel 1 Nummer 3 (§ 12 Absatz 1 StVG)

Der Bundesrat bedauert, dass der Gesetzentwurf keinerlei Spezialregelung für die Hersteller-Haftung von Fahrzeugen mit hoch- und vollautomatisierten Fahrsystemen vorsieht. Er verweist darauf, dass dem Straßenverkehrsrecht mit der verschuldensunabhängigen Schadensersatzpflicht nach § 7 StVG spezialgesetzliche Regelungen zu Haftungsfragen nicht fremd sind. Der Gesetzentwurf trägt den spezifischen Gefahren durch das Fahren mit hoch- und vollautomatisierten Fahrsystemen nicht Rechnung, auch wenn offenbar ein erhöhtes Betriebsrisiko vermutet wird, wie sich aus der Erhöhung der Haftungshöchstgrenze in § 12 StVG-E um 100 Prozent für Personen- und Sachschäden ergibt. Es bleibt hingegen gänzlich unberücksichtigt, dass die Autohersteller für

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

das einwandfreie Funktionieren der von ihnen entwickelten und in Verkehr gebrachten automatisierten Assistenzsysteme verantwortlich sind. Im Gegensatz zu den Autoherstellern werden die Verbraucherinnen und Verbraucher durch zusätzliche Pflichten, aber nicht zuletzt auch durch die zu erwartende Prämienerhöhung im Bereich der Kfz-Haftpflichtversicherung ungebührlich hoch belastet. Der Bundesrat hält es daher für notwendig, die Gefährdungshaftung proportional zum Grad der Automatisierung des Fahrsystems auf den Hersteller auszudehnen. Er bittet um Prüfung, wie eine entsprechende Regelung ausgestaltet werden kann.

Begründung:

Es erscheint absehbar, dass beim Einsatz von automatisierten Fahrzeugen Haftungsverschiebungen zu Tage treten werden, denn je mehr Fahrsituationen das Fahrzeug eigenständig bewältigt, umso weniger ist der Fahrer/die Fahrerin am Fahrgeschehen beteiligt. Der vorliegende Gesetzentwurf lässt diese Entwicklung jedoch unberücksichtigt und vernachlässigt, dass die Hersteller für die von ihnen in Verkehr gebrachten Assistenzsysteme und deren einwandfreies Funktionieren verantwortlich sind. In der juristischen Literatur hingegen überwiegt die Meinung, dass es bei einer zunehmenden Automatisierung auch zu einer Verschiebung weg von der Halterhaftung hin zur Herstellerhaftung kommen muss. Insbesondere dürfte es im Einzelfall für die Verbraucher problematisch sein nachzuweisen, welche technischen Fehler zu einer Haftung der Hersteller führen.

Die Autohersteller müssen hier deutlicher in die Verantwortung genommen werden, auch um sie anzuhalten, Nutzen und Schadenskosten in Beziehung zu setzen und ihren Sorgfaltspflichten angemessen nachzukommen. Der Verweis in der Gesetzesbegründung, dass die Haftpflichtversicherungen der Verbraucherinnen und Verbraucher und Hersteller dies im Einzelfall regeln werden, trägt nicht. Aus diesem Grund ist die Gefährdungshaftung des Herstellers beim Einsatz hoch- und vollautomatisierter Fahrfunktionen proportional zum Grad der Automatisierung unmittelbar im Gesetz zu verankern.

9. Zu Artikel 1 Nummer 3 (§ 12 Absatz 1 StVG)

In Artikel 1 ist Nummer 3 zu streichen.

Begründung:

Auf die Einführung besonderer erhöhter Haftungshöchstbeträge speziell für Fälle, in denen der Schaden auf Grund der Verwendung einer hoch- oder voll-

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

automatisierten Fahrfunktion verursacht wurde, sollte verzichtet werden. Aus Sicht des Geschädigten spielt es für den Schadenseinschlag weder bei Personen- noch bei Sachschäden eine Rolle, auf welche Ursache (z.B. Trunkenheit am Steuer oder Fehlfunktion eines automatisierten Fahrsystems) der Schadenseintritt zurückzuführen ist, da die verletzten Rechtsgüter regelmäßig der Sache nach identisch sind. Stattdessen dürften mit der Erhöhung (Verdopplung) der Haftungshöchstbeträge regelmäßig auch Erhöhungen der Deckungssummen in der Kfz-Haftpflichtversicherung verbunden sein, die eine entsprechende Steigerung der Beitragsbelastungen zur Folge hätten. Darüber hinaus würde die Einführung spezieller Haftungshöchstbeträge für ein uneinheitliches Haftungssystem sorgen, indem - anders als bisher - faktisch nach Fahrzeugtyp (mit oder ohne auf internationalen Vorschriften beruhende automatisierte Fahrfunktion) sowie einzelfallbezogen nach der Schadensursache differenziert würde.

10. Zu Artikel 1 Nummer 4 (§ 32 Absatz 1 Nummer 8 StVG)

Es ist weder aus dem Gesetzeswortlaut noch aus der Gesetzesbegründung ersichtlich, welche genauen Maßnahmen von den kommunalen (Zulassungs-) Behörden gefordert werden, um dieser Regelung zu entsprechen.

Erforderlich sind in jedem Falle Umstellungen des bisherigen Verfahrens, gegebenenfalls mit entsprechenden Softwareanpassungen sowie Schulungen der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Entgegen der Einschätzung, die der Begründung zu entnehmen ist, sind diese Aufwendungen nicht fallzahlabhängig, sondern jede Zulassungsbehörde muss bereits nach Inkrafttreten dieser Regelung diese Voraussetzungen für die Zulassung derartiger Fahrzeuge erfüllen, und zwar ungeachtet künftiger "Fälle".

11. Zu Artikel 1 Nummer 5 (§ 63a StVG)

Der Bundesrat bittet, im weiteren Gesetzgebungsverfahren eine umfassende Überarbeitung der Datenverarbeitungsregelung bei Kraftfahrzeugen mit hoch- und vollautomatisierter Fahrfunktion zu prüfen, insbesondere unter folgenden Gesichtspunkten:

a) Klarstellung, welche Daten neben den in § 63a Absatz 1 StVG-E genannten (Steuerung des Kraftfahrzeuges durch den Fahrzeugführer oder mittels hoch- oder vollautomatisierter Fahrfunktionen; Aufforderungen an den Fahrzeugführer, die Fahrzeugsteuerung zu übernehmen; Auftreten einer technischen Störung) zusätzlich gespeichert werden müssen, wie z. B.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Grund für die Aufforderung an den Fahrer zur Übernahme der Fahrzeugsteuerung oder Dauer zwischen Signal und Übernahme der Fahrzeugsteuerung durch den Fahrer; Standortdaten wie GPS bei Nutzung hoch- oder vollautomatisierter Fahrfunktionen;

b) Klarstellung, wer Adressat der in § 63a Absatz 1 StVG-E genannten Speicherpflicht ist;

c) Klarstellung, für welche Art von Kontrollen im Sinne von § 63a Absatz 2 StVG-E den nach Landesrecht zuständigen Behörden Daten übermittelt und von diesen genutzt werden dürfen;

d) Klarstellung, wer in § 63a Absatz 3 StVG-E Adressat der Verpflichtung zu Übermittlung von Daten an Dritte ist, wie diese technisch umgesetzt werden soll und unter welchen Voraussetzungen an Dritte übermittelte Daten von diesen zu löschen sind;

e) Prüfung der Voraussetzungen für die Übermittlungspflicht an Dritte in § 63a Absatz 3 StVG, insbesondere hinsichtlich des Erfordernisses der Glaubhaftmachung;

f) Klarstellung, wer Adressat der Höchstspeicherfrist nach § 63a Absatz 4 StVG-E ist;

g) Festlegung einer Mindestspeicherfrist, deren Nichteinhaltung einen Ordnungswidrigkeitentatbestand darstellt, wobei strafrechtliche Verjährungsvorschriften zu berücksichtigen sind;

h) Einfügung einer Berechtigung und einer Verpflichtung der Aufsichtsbehörde, die gespeicherten Daten auf Antrag auch an Staatsanwaltschaften und Ordnungswidrigkeitenbehörden zu übermitteln;

i) Berücksichtigung datenschutzrechtlicher Aspekte bei der Art und Dauer der Speicherung, z. B. bei Mietfahrzeugen oder Veräußerung des Fahrzeugs.

Begründung:

Der Gesetzentwurf sieht die Schaffung einer Datenverarbeitungsregelung bei Kraftfahrzeugen mit hoch- oder vollautomatisierter Fahrfunktion vor. Durch die Aufzeichnung, wann das automatisierte System zur Fahrzeugsteuerung eingeschaltet war und wann nicht und wann das automatisierte System den Fahrzeugführer zur Übernahme der Fahrzeugsteuerung aufgefordert hat, soll sichergestellt werden, dass sich der Fahrzeugführer nicht pauschal auf ein Versagen des automatisierten Systems berufen kann (vgl. BR-Drucksache

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

69/17 Seite 9).

Die Regelung lässt eine Vielzahl von dringend zu klärenden Fragen offen, die eine umfassende Überarbeitung der Vorschrift nahelegen.

Dies betrifft insbesondere folgende Punkte:

Zu Buchstabe a

Zu speichernde Daten nach § 63a Absatz 1 StVG-E

§ 63a Absatz 1 StVG-E sieht bislang lediglich die Speicherung von Basis-Daten vor, nämlich,

- ob die Steuerung des Kraftfahrzeuges durch den Fahrzeugführer oder mittels hoch- oder vollautomatisierter Fahrfunktionen erfolgt ist;
- ob eine Aufforderung an den Fahrzeugführer erfolgt ist, die Fahrzeugsteuerung zu übernehmen;
- ob eine technische Störung aufgetreten ist.

Zusätzlich ist bei allen Daten zumindest die Speicherung der genauen Uhrzeit erforderlich, wobei sichergestellt sein muss, dass es sich nicht um eine vom Fahrer eingestellte, veränderliche Uhrzeit handelt, sondern um eine durch das System aktualisierte Uhrzeit (zum Beispiel bei Sommerzeit).

Als weitere zu speichernde Daten kommen in Betracht:

- der Grund für die Aufforderung an den Fahrer zur Übernahme der Fahrzeugsteuerung;
- die Dauer zwischen Signal und Übernahme der Fahrzeugsteuerung;
- Standortdaten wie GPS bei Nutzung hoch- oder vollautomatisierter Fahrfunktionen.

Die Speicherung des Grundes für die Aufforderung zur Übernahme der Fahrzeugsteuerung ist von Bedeutung für die Beurteilung, welche Pflichten den Fahrzeugführer in diesem Zusammenhang treffen. Die Aufforderung kann verschiedene Ursachen haben, die ein sehr unterschiedliches Handeln des Fahrzeugführers erfordern. Erfolgt die Aufforderung zum Beispiel, weil das System den Inhalt eines Verkehrsschildes nicht erkannt hat, zum Beispiel eine Geschwindigkeitsbegrenzung aufgrund einer Verschmutzung, ist das Eingreifen des Fahrzeugführers möglicherweise nicht so dringlich wie in anderen Fällen, zum Beispiel wenn das System aufgrund einer erkannt gefährlichen Situation, zum Beispiel einem drohenden Unfall, zur Übernahme auffordert.

Soweit bei den nach § 63a Absatz 1 StVG-E zu speichernden Daten eine Uhrzeit erfasst wird, lässt sich die Dauer zwischen einem Signal zur Übernahme der Fahrzeugsteuerung durch den Fahrzeugführer und der erfolgten Übernahme regelmäßig berechnen. Ansonsten müssten diese Daten erfasst werden, da sie von Bedeutung für die Beurteilung sind, ob der Fahrzeugführer "unverzüglich" im Sinne von § 1b StVG-E gehandelt hat.

Die Standortdaten sind relevant für die Klärung, ob die hoch- oder vollautomatisierten Fahrfunktionen "bestimmungsgemäß" im Sinne von § 1a Absatz 1 StVG-E verwendet wurden, das heißt entsprechend den Herstellervorgaben zum Beispiel nur auf der Autobahn.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Die Speicherung dieser Daten sollte gesetzlich vorgesehen werden. Insoweit kann nicht auf zukünftige, bislang noch unbekannte internationale Regelungen abgestellt werden. § 63a Absatz 1 StVG-E verweist insofern zwar auf den "Stand der Technik entsprechend internationaler Vorgaben", bezieht dies aber lediglich auf die Art der Aufzeichnung, nicht aber auf deren Inhalt, das heißt aufzuzeichnen sind nur die bislang in § 63a Absatz 1 StVG-E aufgeführten Basis-Daten, die aus den genannten Gründen als nicht ausreichend anzusehen sind.

Zu klären ist außerdem, in welcher Weise und insbesondere an welchem Ort die Speicherung der Daten erfolgen soll. In Frage kommt zum Beispiel eine Speicherung in einer sogenannten "black-box" im Fahrzeug selbst, aber auch eine Speicherung im Wege der Datenübertragung in einer sogenannten "cloud" zum Beispiel auf einem Server des Fahrzeugherstellers oder -händlers.

Zu Buchstabe b

Adressat der Speicherpflicht gemäß § 63a Absatz 1 StVG-E

Die Regelung des § 63a Absatz 1 StVG-E lässt offen, wer Adressat der Speicherpflicht ist.

Im weiteren Gesetzgebungsverfahren ist zu klären, wen die Speicherpflicht treffen soll: den Fahrzeugführer, den Fahrzeughalter, den Fahrzeughersteller oder den für den Vertrieb in Deutschland zuständigen Fahrzeughändler.

Zu Buchstabe c

Kontrollen im Sinne von § 63a Absatz 2 StVG-E

§ 63a Absatz 2 StVG-E sieht vor, dass die nach § 63a Absatz 1 StVG-E gespeicherten Daten "den nach Landesrecht für die Überwachung des Straßenverkehrs zuständigen Behörden auf Verlangen zu übermitteln" sind und von diesen gespeichert und genutzt werden dürfen, wobei die Datenübermittlung auf das Maß zu beschränken ist, "das für den Zweck der Feststellung des Absatzes 1 im Zusammenhang mit der eingeleiteten Kontrolle durch diese Behörden notwendig ist".

Dem Gesetzentwurf wie auch seiner Begründung (vgl. BR-Drucksache 69/17, Seite 18) ist nicht zu entnehmen, für welche Art von Kontrollen eine Datenübermittlung stattfinden darf und soll. Hierzu bedarf es klarer Begleitregeln, gegebenenfalls in anderen Gesetzen, welche Aufgaben, Rechte und Pflichten den nach Landesrecht zuständigen Behörden im Zusammenhang mit der Nutzung hoch- oder vollautomatisierter Fahrfunktionen im Straßenverkehr überhaupt zukommen sollen. Erst bei Festlegung dieser Aufgaben kann geklärt werden, welche Behörden auf Landesebene diese Aufgaben übertragen werden sollen. Ansonsten würde im Rahmen der Datenübermittlungsnorm des § 63a Absatz 2 StVG-E eine Vorfestlegung der Zuständigkeit erfolgen, bevor überhaupt geklärt ist, welche Aufgaben hiervon umfasst sind.

Zu Buchstabe d

Verpflichtung zu Übermittlung von Daten an Dritte gemäß § 63a Absatz 3 StVG-E

§ 63a Absatz 3 StVG-E sieht vor, dass Dritten unter bestimmten Voraussetzungen die nach § 63a Absatz 1 StVG-E gespeicherten Daten zu

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

übermitteln sind und von diesen gespeichert und genutzt werden dürfen.

Im weiteren Gesetzgebungsverfahren ist zu klären, wen diese Übermittlungspflicht treffen soll: den Fahrzeugführer, den Fahrzeughalter, den Fahrzeughersteller oder den für den Vertrieb in Deutschland zuständigen Fahrzeughändler.

Vor dem Hintergrund der im Gesetzentwurf aufgeführten erheblichen Kosten für die Anschaffung von Datenauslesegeräten (vgl. BR-Drucksache 69/17, Seite 10) sollte zudem geregelt werden, in welcher Weise die Verpflichtung zu

Datenübermittlung technisch umgesetzt werden soll, zum Beispiel Auslesung und Übermittlung durch die in § 63 Absatz 1 StVG-E genannte Landesbehörde oder durch den Fahrzeughersteller oder -händler, und wer die Kosten hierfür zu tragen hat.

Zudem bedarf es einer klaren Regelung, zu welchen Zwecken der Dritte die Daten speichern und nutzen darf und unter welchen Voraussetzungen die Daten zu löschen sind. § 63a Absatz 3 Satz 2 StVG-E verweist bislang leidglich auf § 63a Absatz 2 Satz 2 StVG-E ("Die übermittelten Daten dürfen durch diese gespeichert und genutzt werden."). Ein Verweis auf § 63a Absatz 2 Satz 3 StVG-E, der eine Beschränkung der Nutzung zum Inhalt hat, fehlt. Dritte könnten demnach einmal erlangte Daten ohne weitere Beschränkung nutzen und auch unbefristet speichern.

Zu Buchstabe e

Voraussetzungen für die Übermittlungspflicht an Dritte nach § 63a Absatz 3 StVG-E

§ 63a Absatz 3 StVG-E sieht vor, dass der Dritte für die Entstehung der Übermittlungspflicht die unter Nummer 1 und Nummer 2 genannten Voraussetzungen "glaubhaft zu machen hat".

Im weiteren Gesetzgebungsverfahren ist zu prüfen, ob es über die Geltendmachung des Vorliegens der genannten Voraussetzungen für die Übermittlungspflicht zusätzlich einer solchen "Glaubhaftmachung" bedarf und ob es sich hierbei um eine "Glaubhaftmachung" im Sinne von § 294 ZPO handeln soll.

Für das Entstehen eines materiell-rechtlichen Auskunftsanspruchs bedarf es grundsätzlich nicht einer "Glaubhaftmachung", dass die vom Anspruchsteller behaupteten Voraussetzungen auch vorliegen. Bei der "Glaubhaftmachung" im Sinne von § 294 ZPO handelt es sich vielmehr um einen Beweismaßstab im Rahmen eines Zivilprozesses, soweit zwischen den Parteien das Vorliegen der Voraussetzungen des Auskunfts- oder Übermittlungsanspruchs strittig sein sollte.

Zu Buchstabe f

Adressat der Höchstspeicherfrist nach § 63a Absatz 4 StVG-E

§ 63a Absatz 4 StVG-E sieht eine Höchstspeicherfrist von drei Jahren vor.

Im weiteren Gesetzgebungsverfahren ist zu klären, wer Adressat dieser Regelung ist. In Frage kommen insoweit der Fahrzeughalter, der Fahrzeugführer, die nach Landesrecht zuständige Behörde, der Fahrzeughersteller oder der maßgebliche Fahrzeughändler. Inwieweit diesen eine Höchstspeicherfrist

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

vorgegeben werden sollte, hängt bereits davon ab, in welcher Weise und an welchem Ort die Speicherung der Daten zu erfolgen hat.

Unklar ist, weshalb ein mit dem Fahrzeughalter identischer Fahrzeugführer verpflichtet sein sollte, auf ihn selbst bezogene Nutzungsdaten spätestens nach drei Jahren zu löschen. Anders gestaltet sich der Fall bereits dann, wenn Fahrzeugführer und Fahrzeughalter nicht identisch sind, zum Beispiel bei Nutzung des Fahrzeuges als Mietwagen oder Verleih des Fahrzeuges durch den Fahrzeughalter an Dritte.

Sinn macht eine Höchstspeicherfrist bei einer an eine Landesbehörde erfolgten Übermittlung, wobei in diesem Zusammenhang geklärt werden muss, wann die Frist zu laufen beginnt (zum Beispiel ab Aufzeichnungsdatum oder ab Übermittlungsdatum) und aus welchen Gründen eine Fortsetzung der Speicherung und Nutzung in Betracht kommt (zum Beispiel laufende behördliche oder gerichtliche Verfahren der Behörde gegen den Fahrzeughalter, Fahrzeugführer, Fahrzeughersteller oder Fahrzeughändler).

Sinnvoll erscheint eine Höchstspeicherfrist auch dann, wenn die Speicherung technisch bedingt durch den Fahrzeughersteller oder -händler erfolgen sollte, wobei auch hier die genannten Folgefragen zu klären sind.

Zu Buchstabe g

Berücksichtigung der strafrechtlichen Verjährung bei der Speicherfrist in § 63a Absatz 4 StVG-E

Festlegung einer Mindestspeicherfrist in § 63a Absatz 4 StVG-E

§ 63a Absatz 4 StVG-E sieht bislang lediglich eine Höchstspeicherfrist von drei Jahren vor, enthält aber keinerlei Regelungen, wie lange die nach § 63a Absatz 1 StVG-E zu speichernden Daten mindestens vorgehalten werden müssen.

Die Speicherpflicht nach § 63a Absatz 1 StVG-E macht nur Sinn, wenn begleitend geregelt wird, wie lange diese Daten vorzuhalten sind. Ansonsten könnte der Fahrzeughalter oder -führer die Daten gleich im Anschluss an die erfolgte Nutzung sofort wieder löschen. In diesem Fall würde der Sinn und Zweck der Speicherung, dass sich der Fahrzeugführer nicht pauschal auf ein Versagen des automatisierten Systems berufen können soll (vgl. BR-Drucksache 69/17, Seite 9), nicht erreicht werden. Auch könnten Dritte nicht mehr unter den in § 63a Absatz 3 StVG-E genannten Voraussetzungen auf die Daten zugreifen.

Bei der Festlegung der Mindestspeicherfrist sollten auch die strafrechtlichen Verjährungsvorschriften berücksichtigt werden. Die in § 63a Absatz 4 StVG-E vorgesehene Speicherfrist von maximal drei Jahren, die den Verjährungsfristen aus unerlaubter Handlung nach § 195 BGB und § 14 StVG Rechnung trägt, erscheint angesichts der möglicherweise erforderlichen Strafverfolgung von (fahrlässigen) Tötungsdelikten und sonstigen schwerwiegenden Straftaten (etwa § 315 b StGB) zu kurz bemessen.

Ähnlich der Regelungen zur Nutzung von Fahrtenschreibern müssten zudem Tatbestände im Recht der Ordnungswidrigkeiten für den Fall vorgesehen werden, dass der nach § 63a Absatz 1 StVG-E zur Speicherung Verpflichtete eine Speicherung verhindert oder verfälscht oder gespeicherte Daten vorzeitig

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

löscht.

Zu Buchstabe h

Datenübermittlung an Staatsanwaltschaften und Ordnungswidrigkeitenbehörden

Angesichts der zu befürchtenden Beweisprobleme in Fällen, in denen der Beschuldigte einer Verkehrsstraftat oder -ordnungswidrigkeit einen technischen Defekt des Automatisierungssystems sowie dessen mangelnde Erkennbarkeit behauptet, ist die in § 63a StVG-E vorgesehene Regelung zur Datenverarbeitung auch in Straf- und ordnungswidrigkeitenrechtlicher Hinsicht relevant. Nach § 63a Absatz 2 StVG-E sollen die gemäß dessen Absatz 1 aufgezeichneten Daten den nach Landesrecht für die Überwachung des Straßenverkehrs zuständigen Behörden auf deren Veranlassung übermittelt werden, wobei die übermittelten Daten durch diese gespeichert und genutzt werden dürfen, soweit es für die Überwachung erforderlich und notwendig ist. Dritten dürfen gespeicherte Daten übermittelt werden, wenn sie glaubhaft machen, dass die Daten zur Geltendmachung, Befriedigung und Abwehr von Rechtsansprüchen erforderlich sind und das entsprechende Kraftfahrzeug mit automatisierter Fahrfunktion an diesem Ereignis beteiligt war. Es fehlt eine ausdrückliche Berechtigung oder Verpflichtung dieser Aufsichtsbehörde, die Daten auf entsprechenden Antrag auch den Staatsanwaltschaften und Ordnungswidrigkeitenbehörden zur Verfügung zu stellen. Nur so können die dargestellten Beweisschwierigkeiten im Rahmen von Straf- und Ordnungswidrigkeitenverfahren vermieden werden.

Zu Buchstabe i

Berücksichtigung datenschutzrechtlicher Aspekte

Bei der notwendigen Klärung der Speicherverpflichtung sowie der Speicherfristen sind auch datenschutzrechtliche Aspekte einzubeziehen.

Dies gilt insbesondere für die Nutzung des Fahrzeuges als Mietwagen oder im Falle einer Veräußerung des Fahrzeugs. In diesen Fällen muss geklärt werden, inwieweit die gespeicherten Daten von dem jeweiligen Fahrzeughalter oder Fahrzeugführer ausgelesen und genutzt werden dürfen. In Frage kommt auch eine Speicherung der Daten außerhalb des Fahrzeuges bis zum Ablauf der zu regelnden Mindestspeicherfristen, um zum Beispiel das Auslesen der Daten durch einen zukünftigen Nutzer zu verhindern.

Insgesamt erscheint die vorgeschlagene Regelung zur Datenverarbeitung bei Kraftfahrzeugen mit hoch- und vollautomatisierter Fahrfunktion in der vorgelegten Form bislang unzureichend und lässt viele Fragen und Probleme ungeklärt, weshalb es einer umfassenden Neubearbeitung bedarf.

12. Zu Artikel 1 Nummer 5 (§ 63a Absatz 2 StVG)

Der Bundesrat kritisiert, dass in § 63a Absatz 2 StVG-E der zur Datenübermittlung Verpflichtete und der Umfang der erlaubten Datenübermittlung nicht hinreichend bestimmt sind. Es wird lediglich darauf verwiesen, dass die

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Datenübermittlung auf das Maß zu beschränken ist, das im Zusammenhang mit der eingeleiteten Kontrolle notwendig ist. Da alle Daten, die mit dem Kfz-Kennzeichen verknüpfbar sind, als personenbezogene Daten anzusehen sind, bittet der Bundesrat um Aufnahme verbraucherfreundlicher Mindeststandards und klarer gesetzlicher Vorgaben unmittelbar im Gesetzestext, um den berechtigen Datenschutzinteressen der Verbraucherinnen und Verbraucher angemessen Rechnung zu tragen und Umfang sowie Inhalt der Übermittlungspflicht rechtssicher auszugestalten.

Begründung:

Alle Daten, die mit dem Kfz-Kennzeichen oder einer Speicher-ID des Fahrzeugs verknüpfbar sind, sind bei der Nutzung von Fahrzeugen als personenbezogene Daten anzusehen. Wie und von wem diese personenbezogenen Daten erhoben, gespeichert und verarbeitet werden, muss für Verbraucherinnen und Verbraucher transparent und nachvollziehbar geregelt sein. Der Gesetzentwurf enthält in § 63a StVG hingegen keine konkreten Regelungen zur Fragen der Speicherung der Fahr-Daten. Dass eine zusätzliche Erfassung eines Identifikationsdatums eines wie auch immer aussehenden Speichermediums bei den örtlichen Zulassungsbehörden erfolgen soll, ergibt sich lediglich im Zusammenhang mit den Ausführungen zum Erfüllungsaufwand in der Gesetzesbegründung. Fragen, wie und womit die Fahr-Daten gespeichert werden, von wem und wie die Daten bei der Anforderung einer Übermittlung von Fahr-Daten durch die Behörde bei einer Kontrolle erfolgen soll, lässt der Gesetzentwurf gänzlich unberücksichtigt. Da mit der zunehmenden Automatisierung und Vernetzung der Fahrzeuge auch die Fragen nach der Erhebung, Speicherung und der Verwendung der personenbezogenen Daten in den Vordergrund rücken wird, müssen gesetzliche Mindeststandards zu Datenschutz und Datensicherheit bereits im Straßenverkehrsgesetz festgelegt werden, um einen effektiven Daten- und Verbraucherschutz zu gewährleisten.

13. Zu Artikel 1 Nummer 5 (§ 63a Absatz 3 StVG)

Der Bundesrat bittet, im weiteren Gesetzgebungsverfahren die Regelung in § 63a Absatz 3 StVG-E zur Weitergabe und Verwendung von Daten an Dritte im Hinblick auf die Einhaltung des Gebots der Datenvermeidung und Datensparsamkeit sowie eines Einwilligungserfordernis durch den Fahrzeughalter und -führer sowie der Erfordernis einer Widerrufsmöglichkeit zu prüfen.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Begründung:

Die in § 63a Absatz 3 StVG-E vorgesehenen Regelungen zur Datenverarbeitung berücksichtigen die Belange der Fahrzeugführer und Fahrzeughalter nur unzureichend. Den Anliegen an Datenschutz und Datensicherheit ist nicht ausreichend Rechnung getragen. Zudem fehlt es in Teilen an Bestimmtheit der Begrifflichkeiten. Die Formulierungen "nach dem Stand der Technik" und "entsprechend der internationalen Vorgaben" sind zu unbestimmt.

Es wird daher die Notwendigkeit gesehen, die Regelungen bezüglich der Erhebung, Weitergabe und Übermittlung sowie Verwendung von Daten an die und durch die Hersteller zu überprüfen und hierbei das Prinzip der Datenvermeidung und Datensparsamkeit zu berücksichtigen sowie eine ausreichende Transparenz zu gewährleisten, die es Fahrzeugfahrern- und haltern ermöglicht, Datenerhebung, -verarbeitung, und -weitergabe nachzuvollziehen. Dabei sollte die Datenerhebung, -verarbeitung, und -weitergabe unter Einwilligungsvorbehalt gestellt werden und eine Widerrufsmöglichkeit für die Verbraucherinnen und Verbraucher gegeben sein.

Zum Gesetzentwurf allgemein

14. a) Der Bundesrat bittet, im weiteren Gesetzgebungsverfahren zu prüfen, inwieweit eine deutliche äußere Kennzeichnung der Fahrzeuge mit hoch- und vollautomatisierten Fahrfunktionen unverzichtbar ist. Denn bei polizeilichen Kontrollen oder bei der Unfallaufnahme ist es von grundlegender Bedeutung, ob ein Fahrzeug eigenhändig gesteuert wurde oder ob es sich im automatisierten Fahrmodus befand. Deshalb ist es schon aus Gründen der Beweismittelsicherung erforderlich, schnell und einfach zu erkennen, dass es sich um ein Fahrzeug mit hoch- oder vollautomatisierter Fahrfunktion handelt.

b) Der Bundesrat bittet überdies zu prüfen, inwieweit ein Eintrag in der Zulassungsbescheinigung für erforderlich erachtet wird, der über Art und Umfang sowie den Grad der Automatisierung Auskunft gibt. Denn bereits jetzt gibt es Fahrerassistenzsysteme, wie Stau- oder Parkassistenten, die bestimmte Fahraufgaben automatisiert leisten. Hierdurch sollen Abgrenzungsprobleme aufgrund des Automatisierungsgrades bei der polizeilichen Kontrolle oder Unfallaufnahme vermieden werden.

15. Der Bundesrat fordert, dass zur Sensibilisierung der Verbraucherinnen und

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Verbraucher bei diesen hochautomatisierten und intelligenten Produkten und Anwendungen auf den ersten Blick erkennbar sein muss, wie datenintensiv oder datensparsam das jeweilige hoch- bzw. vollautomatisierte Fahrsystem in Fahrzeugen ist. Die Bundesregierung wird aufgefordert zu prüfen, ob ein Label mit einfachen, vergleichbaren Klassifizierungen analog der Energieverbrauchskennzeichnung eine praktikable Lösung darstellen könnte.

Begründung:

Jedes Fahrzeug sollte hinsichtlich Stärke und Umfang der Datensicherheitsmaßnahmen durch eine standardisierte Grafik gekennzeichnet sein, um so auf leicht verständliche Weise über die Intensität der Datenerhebung, -übermittlung und -verarbeitung zu informieren. Zudem sollten die Fahrzeugdaten nach Fahrerinnen und Fahrern getrennt und verschlüsselt gespeichert werden können. Die Art der Aufzeichnung sowie Übermittlung muss jederzeit für die Nutzerinnen und Nutzer transparent gestaltet werden. Die Bundesregierung sollte hier prüfen, inwieweit sie von der ihr nach Artikel 12 Nummer 8 Datenschutzgrundverordnung (DSGVO) eingeräumten Befugnis Gebrauch machen kann, standardisierte Bildsymbole zu entwickeln und Verfahren für deren Bereitstellung zu erlassen.

16. Der Bundesrat betont die Notwendigkeit, die Wahlfreiheit der Verbraucherinnen und Verbraucher zu stärken. Wer von hochautomatisierten und vernetzten Fahrsystemen keinen Gebrauch machen möchte, sollte trotzdem in angemessener Weise auch künftig am Straßenverkehr teilnehmen können.

Begründung:

Die Automatisierung im Straßenverkehr wird nicht gelingen, wenn die Verbraucherinnen und Verbraucher auf dem Weg in die neue digitale Welt nicht "mitgenommen" werden. Voraussetzung dafür ist das Vertrauen der Nutzerinnen und Nutzer in die Technik, vor allem was den Datenschutz betrifft. Die Entscheidung für oder gegen den Einsatz von hoch- bzw. vollautomatisierten Fahrsystemen und die damit einhergehende Übermittlung von Fahrdaten kann und soll jeder selber treffen. Gerade diese Entscheidungsfreiheit ist schließlich das tragende Element des Rechts auf informationelle Selbstbestimmung. Voraussetzung ist aber auch, dass eine echte Wahlfreiheit besteht.

17. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, insbesondere zu prüfen, wie sicher-

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

gestellt werden kann, dass die Erwerber von Kraftfahrzeugen mit hoch- oder vollautomatisierten Fahrfunktionen die für den sicheren Betrieb des Fahrzeugs gegebenenfalls erforderlichen Aktualisierungen der Fahrzeugsoftware während der üblichen Nutzungsdauer des Fahrzeugs erhalten. Der Bundesrat ist der Meinung, dass die hierfür notwendigen Ansprüche des Erwerbers derzeit nicht ausreichend gesetzlich geregelt sind.

18. Dem Gesetzentwurf fehlt es an einer angemessenen Übergangsfrist. Es ist zwingend die Aufnahme eine Übergangsfrist von mindestens sechs Monaten vorzusehen, um den Behörden, die mit der Umsetzung des Gesetzes befasst sind (insbesondere den Kfz-Zulassungsbehörden), ausreichend Zeit einzuräumen, den hiermit verbundenen Arbeitsanfall und die Einrichtung der erforderlichen technischen Ausrüstung organisieren zu können.

19. Bei der Abschätzung des Erfüllungsaufwandes ergeben sich Fragen insbesondere dazu, warum Straßenverkehrsbehörden sich solche Auslesegeräte anschaffen sollten. Bisher gab es keinen Bedarf bei diesen Behörden, solche fahrzeugbezogenen Daten auszulesen.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Gegenäußerung

der Bundesregierung

Die Bundesregierung äußert sich zur Stellungnahme des Bundesrates zum Entwurf eines … Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes betr. Regelungen zum automatisierten Fahren wie folgt:

Zu Ziffer 1: Zum Gesetzentwurf insgesamt

Zu Ziffer 2

Zu Ziffer 3

Zu Ziffer 4 Buchstabe c: Artikel 1 Nummer 1(§ 1a StVG)

Zu Ziffer 6 Buchstabe a: Artikel 1 Nummer 1 (§ 1b StVG)
Zu Ziffer 16

Die Bundesregierung erwartet vom automatisierten und vernetzten Fahren eine Steigerung der Verkehrseffizienz, eine Erhöhung der Verkehrssicherheit, eine Stärkung des Innovationsstandortes Deutschland sowie Wachstums- und Wohlstandschancen. Zudem ist in bestimmten Zusammenhängen bzw. unter bestimmten Voraussetzungen eine Reduzierung mobilitätsbedingter Emissionen möglich.

Der Einsatz automatisierter und vernetzter Fahrzeuge braucht Rechtssicherheit.

Bei dem hier vorgelegten Gesetz zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes handelt es sich um grundlegende Regelungen zum Zusammenwirken zwischen Fahrer oder Fahrerin und einem Kraftfahrzeug mit hoch- oder vollautomatisierten Fahrfunktionen. Darüber hinausgehende Regelungen zum hoch- oder vollautomatisierten Fahren sowie Regelungen zum autonomen, also fahrerlosem Fahren, werden hier nicht getroffen. Auch wird mit dem Gesetz weder eine Pflicht zur Haltung eines Fahrzeugs mit hoch- bzw. vollautomatisierten Fahrfunktionen noch eine Pflicht zur Nutzung dieser im Fahrzeug verbauten Funktionen geschaffen.

Die mit der Verwendung automatisierter Fahrfunktionen beim Betrieb des Kraftfahrzeugs zusammenhängenden Themen, wie Umfang der Sorgfaltspflichten

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

des Fahrzeugführers oder der Fahrzeugführerin berühren, grundlegende rechtliche Fragen hinsichtlich des Verhältnisses zwischen Fahrzeug und Fahrzeugführer oder Fahrzeugführerin. Die Entscheidung über die Ausgestaltung dieses Verhältnisses soll dem Parlamentsgesetzgeber vorbehalten sein.

Für nähere Konkretisierungen sind auch die noch in Abstimmung befindlichen internationalen Regelungen, beispielsweise zum Datenspeicher oder zu den Zulassungsvorschriften, zu Grunde zu legen. Bei der Frage nach dem Detailgrad der im Gesetz zu treffenden Regelungen ist dem fortwährenden technologischen Entwicklungsprozess Rechnung zu tragen. Deshalb ist in dem Gesetzentwurf neben den im Artikel 1 Nummer 2 notwendigen Ermächtigungsgrundlagen für eine Konkretisierung der Verweis auf internationale Regelungen aufgenommen.

Mit diesem Gesetz wird Deutschland vorbereitet sein, wenn Kraftfahrzeuge mit internationalen Vorschriften entsprechenden hoch- oder vollautomatisierte Fahrfunktionen auf den Markt kommen. Der Erlass des hier vorgelegten Gesetzes ist aber auch notwendig, um Klarheit für die Nutzerinnen und Nutzer zu schaffen und diesen deutlich zu machen, welche Sorgfaltspflichten gelten und welche Voraussetzungen dafür erfüllt werden müssen. Sofern die Fahrzeuge die Voraussetzungen nicht erfüllen, kommt eine angepasste Sorgfaltspflicht nicht in Betracht.

Die Abgrenzung ist jetzt zu treffen, da zunehmend teilautomatisierte Systeme auf den Markt drängen. Erklärungen, Versprechungen und Werbungen zu diesen Systemen sind für Verbraucherinnen und Verbraucher möglicherweise missverständlich und verunsicherten diese. Auch im Interesse der Verkehrssicherheit muss deutlich gemacht werden, dass der Fahrzeugführer/die Fahrzeugführerin vollständig seine/ihre bisherigen Pflichten gemäß der Straßenverkehrs-Ordnung zu erfüllen hat, solange bei den Fahrzeugen nicht die im vorgelegten Gesetzentwurf definierten hohen Anforderungen an die Technik vorliegen und nachgewiesen sind und für den Fahrzeugführer/die Fahrzeugführerin die Pflichten nach § 1b gelten.

Klarheit über die zu erfüllenden Anforderungen bedeutet auch Investitionssicherheit für die Automobilindustrie, da mit diesem Gesetz Mindestvoraussetzungen

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

formuliert werden.

Zu Ziffer 4: Artikel 1 Nummer 1 (§ 1a StVG)

Buchstaben a und b

Die Bundesregierung stimmt den Vorschlägen nicht zu (siehe aber zur Erhöhung des Grads an Rechtssicherheit Ziffer 5). Beim Tatbestandsmerkmal „bestimmungsgemäß“ kommt der Systembeschreibung durch den Hersteller in der Tat Bedeutung zu. Zu berücksichtigen ist, dass die vorhandenen automatisierten Systeme sich in Abhängigkeit von der technischen Entwicklung und auch vom Angebot der einzelnen Hersteller in ihrer konkreten Ausprägung unterscheiden können. Den Belangen der Verkehrssicherheit ist dadurch Genüge getan, dass bei der Beschreibung des bestimmungsgemäßen Gebrauchs der hoch- oder vollautomatisierten Fahrfunktion im Betriebshandbuch die Vorgaben in § 1a Absatz 2 und § 1a Absatz 4 sowie den in § 1b geregelten Pflichten des Fahrzeugführers/der Fahrzeugführerin zu beachten sind.

Eine restriktivere Systembeschreibung durch den Hersteller als die Vorgaben des vorgelegten Gesetzes es ermöglichen, ist nach Ansicht der Bundesregierung nicht zu erwarten, da dies dem Hersteller Vermarktungschancen nehmen würde.

Buchstabe d

Die Bundesregierung lehnt den Vorschlag ab. Typgenehmigt und zugelassen werden können Kraftfahrzeuge auch ohne Vorliegen detaillierter Beschreibungen aller Funktionen in internationalen Vorschriften. Ein Kraftfahrzeug, das z. B. in einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union eine Typgenehmigung erhalten hat, muss nach EU-Recht in Deutschland zum Verkehr auf öffentlichen Straßen zugelassen werden, solange keine besonderen Umstände vorliegen.

Kernpunkt dieses Gesetzentwurfs ist es, dass sich nur diejenigen Fahrzeugführer oder –führerinnen im Rahmen der bestimmungsgemäßen Verwendung und bei Beachtung der Pflichten nach § 1b auf das Funktionieren der in § 1a beschriebenen hoch- oder vollautomatisierten Fahrfunktionen mit der Folge von angepassten Sorgfaltspflichten verlassen dürfen, die ein Kraftfahrzeug nutzen, deren automatisierte Fahrfunktionen entsprechend geltender detaillierter internationaler Vorgaben im Typgenehmigungsverfahren abgeprüft wurden.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Buchstabe e

Die Bundesregierung beabsichtigt, dem Deutschen Bundestag zu empfehlen, zur besseren Verständlichkeit die Absätze in § 1a umzustellen. Danach würde sich dem Absatz 2 der bisherige Absatz 4 als Absatz 3 anschließen und der bisherige Absatz 3 würde zu Absatz 4. Eine Zusammenfassung wird aus systematischen Gründen nicht befürwortet.

Buchstabe f

Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag nicht zu. Eine kumulative Regelung würde den Vorgaben in Artikel 8 des Übereinkommens vom 8. November 1968 über den Straßenverkehr (Wiener Übereinkommen) widersprechen.

Buchstabe g

Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag nicht zu. Die Mindestanforderungen an die Übernahmeaufforderung werden Bestandteil internationaler Vorgaben und somit über § 1a Absatz 4 Nr. 2 erfasst werden. Nach Auffassung der Bundesregierung sollte dem Hersteller eine nähere technische Ausgestaltung im Rahmen der gesetzlichen Vorgaben nicht vorgeschrieben werden.

Buchstabe h

Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag nicht zu. Mit der Regelung in Absatz 3 wird deutlich gemacht, dass - anders als beim autonomen Fahren - beim hoch- oder vollautomatisierten Fahren nach wie vor ein Fahrer oder eine Fahrerin vorhanden sein muss. Sie bedeutet in Verbindung mit § 1b aber nicht, dass der Fahrzeugführer oder die Fahrzeugführerin immer und der Hersteller nie in der Haftung stehen.

Buchstabe i

Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag nicht zu. Eine Streichung von Nummer

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

1 in Absatz 4 von § 1a ist nicht zu empfehlen, da mit der Aufzählung klarstellend geregelt wird, dass die in § 1b geregelten angepassten Sorgfaltspflichten nur dann in Anspruch genommen werden können, wenn neben den anderen Voraussetzungen des § 1a und der Zulassung des betreffenden Kraftfahrzeugs die in Nummer 2 von § 1a Absatz 4 zusätzlich geregelten Voraussetzungen erfüllt sind.

Zu Ziffer 5: Artikel 1 Nummer 1 (§ 1b StVG)

Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag teilweise zu und prüft, dem Deutschen Bundestag eine Konkretisierung der Anforderungen an Fahrzeugführerinnen und Fahrzeugführer bei einem Einsatz von hoch- und vollautomatisierten Fahrsystemen in Abhängigkeit vom Automatisierungsgrad des Kraftfahrzeugs zu empfehlen, ggf. in einem neuen Absatz 1.

Zu Ziffer 6: Artikel 1 Nummer 1 (§ 1b StVG)

Buchstabe b

Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag zum Tatbestandsmerkmal „rechtzeitig“ zu und prüft, dem Deutschen Bundestag zu empfehlen, in § 1 a Absatz 2 Nr. 5 das Wort „rechtzeitig“ durch die Formulierung „mit ausreichender Zeitreserve vor der Abgabe der Fahrzeugsteuerung an den Fahrzeugführer“ zu ersetzen. In internationalen Vorschriften werden dazu Mindestvorgaben formuliert werden.

Im Übrigen stimmt die Bundesregierung nicht zu. Bei Übernahmeaufforderung durch das System darf der Fahrzeugführer oder die Fahrzeugführerin die Übernahme nicht verzögern, sondern muss „ohne schuldhaftes Zögern“, d. h. „unverzüglich“ (feststehender Rechtsbegriff) die Fahrzeugsteuerung wieder übernehmen.

Buchstabe c

Zur Konkretisierung der Pflichten des Fahrers wird auf die Ausführungen unter Ziffer 5 verwiesen.

Zu Ziffer 7: Artikel 1 Nummer 1 (§ 1c StVG)

Eine Ausdehnung der Evaluierung wäre aus Sicht der Bundesregierung möglich.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Zu Ziffer 8: Artikel 1 Nummer 3 (§ 12 Absatz 1)

Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag nicht zu. Das allgemeine gesetzliche Haftungsregime wird als ausreichend angesehen.

Umfassende Regelungen zur Produktsicherheit und zur Produkthaftung sind vorhanden und werden bestimmt durch europarechtliche Vorgaben.

Zu Ziffer 9: Artikel 1 Nummer 3 (§ 12 Absatz 1 StVG)

Die Bundesregierung lehnt den Vorschlag ab. Aus Gründen des Opferschutzes ist eine Anpassung der Haftungshöchstgrenze bei der Gefährdungshaftung angezeigt.

Zu Ziffer 10: Artikel 1 Nummer 4 (§ 32 Absatz 1 Nummer 8 StVG)

Die Zulassungsbehörden vor Ort haben die Eingabe der Speicher ID vorzunehmen.

Übergreifende Erläuterungen

Zu Ziffer 11: Artikel 1 Nummer 5 (§ 63a StVG)

Zu Ziffer 12: Artikel 1 Nummer 5 (§ 63a Absatz 2 StVG)

Zu Ziffer 13: Artikel 1 Nummer 5 (§ 63a Absatz 3 StVG)

§ 63a zielt darauf ab, die grundlegenden fachspezifischen Regelungen zur Datenaufzeichnung in einem Datenspeicher bei Kraftfahrzeugen mit hoch- oder vollautomatisierten Fahrfunktionen festzulegen. Davon unberührt bleiben die allgemeinen Regelungen zur Verarbeitung personenbezogener Daten.

Es ist nicht Zweck des Gesetzentwurfs, sämtliche datenschutzrechtlich relevanten Fragen des automatisierten und vernetzten Fahrens zu behandeln. Mit dem Gesetz soll auch keine allgemeine Datenaufzeichnung beispielsweise zur Aufklärung von Unfällen eingeführt werden.

Durch den eingeführten Datenspeicher soll nachvollziehbar festgehalten werden,

- ob die Fahrzeugsteuerung durch das System oder den Fahrzeugführer oder Fahrzeugführerin erfolgte,

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

- ob es eine Übernahmeaufforderung bzw.
- eine technische Störung

gab.

Die grundlegenden Anforderungen an den Datenspeicher werden Bestandteil internationaler Vorgaben sein.

Ausgehend davon wird die konkrete Ausgestaltung des Datenspeichers im Verordnungswege geregelt werden, um die notwendigen spezifischen technischen und organisatorischen Vorgaben festzulegen. Zur Herstellung der notwendige Transparenz und Klarheit zu diesen Regelungen prüft die Bundesregierung, dem Deutschen Bundestag zu empfehlen, neben den vorgeschlagenen Ermächtigungsgrundlagen in dem Gesetzentwurf in Artikel 1 Nummer 2 (§ 6) die Aufnahme einer weiteren Ermächtigungsgrundlage in Artikel 1 Nummer 2 für den Erlass von auf Artikel 1 Nummer 5 (§ 63a) bezogenen Verordnungen vorzusehen.

Zu Ziffer 11: Artikel 1 Nummer 5 (§ 63a StVG)

Buchstabe a

Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag nicht zu. In § 63a Absatz 1 wird unter Berücksichtigung des Grundsatzes der Datensparsamkeit und der Datenvermeidung geregelt, dass genau diejenigen Daten aufgezeichnet werden, die die Feststellung erlauben, ob die Fahrzeugsteuerung durch das System oder den Fahrzeugführer oder Fahrzeugführerin erfolgte, ob es eine Übernahmeaufforderung bzw. ob es eine technische Störungen gab. Im Übrigen wird auf den Abschnitt „Übergreifende Erläuterungen zu Ziffer 11 (und andere)“, letzter Absatz, verwiesen. Weitere Daten, etwa zum Fahrstil, der Fahrgeschwindigkeit in einer bestimmten Situation usw. werden nach dieser Regelung nicht erhoben.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Buchstabe b

Die Bundesregierung lehnt den Vorschlag ab. Der „Datenverantwortliche“ als Adressat der in § 63a Absatz 1 genannten Speicherpflicht kann derzeit noch nicht abschließend festgelegt werden. Es wird auf den Abschnitt „Übergreifende Erläuterungen zu Ziffer 11 (und andere)“, letzter Absatz, verwiesen.

Buchstabe c

Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag nicht zu. Es gibt unterschiedliche Gründe für Verkehrskontrollen, bei denen der Umfang der zur Zweckerreichung notwendigen Daten jeweils unterschiedlich sein kann. Die Bundesregierung hat daher in § 63a Absatz 2 den Umfang der Datenübermittlung auf das Maß beschränkt, das für die konkrete Sachverhaltsaufklärung bei der jeweiligen Kontrolle notwendig ist. Bei der Überprüfung der Fahrzeugpapiere im Rahmen einer allgemeinen Verkehrskontrolle ist beispielsweise die Übermittlung keiner der gemäß § 63a Absatz 1 aufgezeichneten Daten erforderlich. Bei einer Geschwindigkeitskontrolle, bei der der Fahrzeugführer oder die Fahrzeugführerin den Einwand erhebt, das System habe die Fahrzeugsteuerung übernommen, sind dagegen die gemäß § 63a Absatz 1 aufgezeichnete Daten für genau den relevanten Zeitpunkt zur Aufklärung der konkret vorgeworfenen Ordnungswidrigkeit und Straftat erforderlich.

Buchstabe d

Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag zur Klarstellung des Adressaten zu und beabsichtigt dem Deutschen Bundestag zu empfehlen, in § 63a Absatz 3 Satz 1 die Worte „Dritten sind die gemäß Absatz 1 gespeicherten Daten zu übermitteln“ durch die Worte „Der Fahrzeughalter hat die Übermittlung der gemäß Absatz 1 gespeicherten Daten an Dritte zu veranlassen“ zu ersetzen.

Die Bundesregierung lehnt den Vorschlag hinsichtlich einer Klarstellung der technischen Umsetzung ab. Es wird insoweit auf den Abschnitt „Übergreifende Erläuterungen zu Ziffer 11 (und andere)“, letzter Absatz, verwiesen.

Die Bundesregierung lehnt den Vorschlag hinsichtlich der Klarstellung der Datenlöschung durch Dritte ab. Es ist nicht Gegenstand des Gesetzentwurfs zu regeln, unter welchen Voraussetzungen zu Beweiszwecken an Dritte übermittelte Daten von diesen zu löschen sind. Es gelten die üblichen rechtlichen

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Bestimmungen.

Buchstabe e

Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag zu und prüft, dem Deutschen Bundestag zu empfehlen, in § 63a Absatz 3 Satz 1 die Worte „sie glaubhaft machen, dass“ zu streichen.

Buchstabe f

Die Bundesregierung lehnt den Vorschlag ab. Es wird auf die auch für § 63a Absatz 4 anwendbaren Ausführungen zu Ziffer 11, Buchstabe b rekurriert.

Buchstabe g

Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag zu und prüft, dem Deutschen Bundestag zu empfehlen, das Wort „spätestens“ zu streichen. Darüber hinaus prüft die Bundesregierung, dem Deutschen Bundestag zu empfehlen, in dem Gesetzentwurf unter einer neuen Ziffer 4 nach § 24c in einem neuen § 24d einen Ordnungswidrigkeits-Tatbestand aufzunehmen für den Fall des vorsätzlichen und fahrlässigen vorzeitigen Löschens oder Veränderns der nach § 63a Absatz 1 aufgezeichneten Daten.

Buchstabe h

Die Bundesregierung prüft den Vorschlag.

Buchstabe i

Die Bundesregierung lehnt den Vorschlag ab. In Bezug auf die Art der Speicherung wird auf den Abschnitt „Übergreifende Erläuterungen zu Ziffer 11 (und andere)“, letzter Absatz, verwiesen. In Bezug auf die Dauer der Speicherung darf es keine Änderung der Speicherfrist in den genannten Konstellationen geben, da die nach § 63a Absatz 1 aufgezeichneten Daten auch dort zu Beweiszwecken notwendig sein können.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Zu Ziffer 12: Artikel 1 Nummer 5 (§ 63 a StVG)

Die Bundesregierung lehnt den Vorschlag ab. In Bezug auf den Datenverantwortlichen wird auf die auch für § 63a Absatz 2 anwendbaren Ausführungen zu Ziffer 11, Buchstabe b verwiesen. In Bezug auf den Umfang der Datenübermittlung wird auf die auch für § 63a Absatz 2 anwendbaren Ausführungen zu Ziffer 11, Buchstabe a verwiesen.

Zu Ziffer 13: Artikel 1 Nummer 5 (§ 63 a Absatz 3 StVG)

Die Bundesregierung lehnt den Vorschlag ab. In Bezug auf die Einhaltung des Gebots der Datenvermeidung und Datensparsamkeit wird auf den Abschnitt „Übergreifende Erläuterungen zu Ziffer 11 (und andere)“, verwiesen. In Bezug auf das genannte Erfordernis einer Einwilligung und Widerrufsmöglichkeit wird darauf hingewiesen, dass es darauf bei einem einklagbaren Anspruch nicht ankommt.

Zu Ziffer 14: Zum Gesetzentwurf allgemein

Buchstabe a

Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag, dass eine deutliche Erkennbarkeit von Kraftfahrzeugen mit automatisierten Fahrfunktionen bei polizeilichen Kontrollen oder bei einem Unfall gegeben sein muss, zu. Die Bundesregierung prüft eine Lösung entsprechend der Ausführungen zu Buchstabe b.

Eine äußere Kennzeichnung des Kraftfahrzeugs mit hoch- oder vollautomatisierten Fahrfunktionen lehnt die Bundesregierung ab. Sie wäre in den Fällen kontraproduktiv, in denen der Fahrer oder die Fahrerin das automatisierte System nicht eingeschaltet hat.

Buchstabe b

Die Bundesregierung wird den Vorschlag prüfen. Eine Regelung über eine Kennzeichnung von Kraftfahrzeugen mit hoch- oder vollautomatisierter Fahrfunktion in den Fahrzeugpapieren würde im Wege einer Verordnung auf Grundlage der im Gesetzentwurf vorgesehenen Ermächtigungsgrundlage (Artikel 1 Nummer 2: § 6 Absatz 4a) erfolgen.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Zu Ziffer 15

Die Bundesregierung lehnt den Vorschlag ab. Der vorgelegte Gesetzentwurf regelt das Zusammenwirken von Fahrer oder Fahrerin und dem Fahrzeug mit hoch- oder vollautomatisierten Fahrfunktionen. Auf den Abschnitt „Übergreifenden Erläuterungen zu den Ziffern 11 (und andere)“ wird verwiesen.

Zu Ziffer 17

Die Bundesregierung lehnt den Vorschlag ab. Das Thema Softwareaktualisierung wird mit zunehmender Automatisierung wichtiger und häufiger. Es unterfällt dem Bereich der technischen Vorschriften und damit § 1a Absatz 4 Nr. 2. Fragen der Mindestlebensdauer eines Kraftfahrzeugs sind darüber hinaus vom Markt zu klären.

Zu Ziffer 18

Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag nicht zu. Sie sieht kein Erfordernis einer Übergangsfrist für das Gesetz. In den internationalen technischen Vorschriften werden regelmäßig Übergangsfristen vorgesehen. Ferner können in den Rechtsverordnungen sachverhaltsspezifische Übergangsvorschriften aufgenommen werden.

Zu Ziffer 19

Die Angaben zum Erfüllungsaufwand beruhen auf Annahmen und Schätzungen. In Abhängigkeit von der technischen Ausgestaltung und den daraus resultierenden Verfahren zum Auslesen der gespeicherten Daten werden die Aufwände konkretisierbar sein.

Das Auslesen von Daten ist zu Beweiszwecken im Zusammenhang mit der Verfolgung von Ordnungswidrigkeiten oder Straftaten und nach Verkehrsunfällen notwendig.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.